Deutscher Bundestag **Drucksache 19/12508**
19. Wahlperiode 19.08.2019

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Matthias Gastel, Annalena Baerbock, Harald Ebner, Sylvia Kotting-Uhl, Oliver Krischer, Christian Kühn (Tübingen), Stephan Kühn (Dresden), Steffi Lemke, Dr. Ingrid Nestle, Dr. Julia Verlinden, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Nächste Umsetzungsschritte für den Deutschland-Takt 2030

Anfang Mai 2019 stellte das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) erste Ergebnisse des im Oktober 2018 einberufenen Zukunftsbündnisses Schiene und seiner Arbeitsgruppen vor (www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/zukunftsbuendnis-schiene.html). Im Zuge dessen wurde ein aktueller Arbeitsstand zum Deutschland-Takt präsentiert sowie ein zweiter Gutachterentwurf des Zielfahrplans 2030 veröffentlicht (www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/schienengipfel-zwischenbericht-ag.pdf?__blob=publicationFile), der anders als bisher den Schienengüterverkehr in die Systematik der geplanten Vertaktungen integriert. Nach wie vor bleibt nach Ansicht der Fragesteller offen, welche Bindungswirkung vom Zielfahrplan ausgeht und inwiefern sich die Bundesregierung in der Pflicht sieht, das Vorhaben Deutschland-Takt und die im Zielfahrplan unterstellten Infrastrukturmaßnahmen tatsächlich in konkrete Angebote des Schienenpersonenfernverkehrs (SPFV) umzusetzen. Die Pläne der Bundesregierung reichen derzeit nicht über die Aktualisierungen des Zielfahrplans hinaus. Eine klare Umsetzungsstrategie fehlt aus Sicht der Fragesteller: Weder ist ersichtlich wie der Anspruch des Deutschland-Takts, derzeit vom Fernverkehr „abgehängte“ Städte und Regionen wieder besser an den Schienenverkehr anzubinden, unter dem gegenwärtig geltenden Marktmodell im SPFV realisierbar wäre, noch zeichnet sich ab, wie die Bundesregierung den erforderlichen zusätzlichen Finanzierungsbedarf für den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur des Deutschland-Takts abdecken will. Die Fragesteller sind der Auffassung, dass ein planerischer Paradigmenwechsel, wie er sich aus der Intention eines Deutschland-Takts für die weitere Planung der Schieneninfrastruktur ergibt, eine schnellstmögliche organisatorische Konsolidierung erfordert, für die es allen voran rechtlicher und finanzpolitischer Lösungen seitens der Bundesregierung bedarf. Nach Auffassung der Fragesteller muss die Bundesregierung für eine Umsetzungsoffensive des Deutschland-Takts sorgen und die dafür notwendigen Rahmenbedingungen schnellstmöglich schaffen, um ihre Absichtserklärung zum Deutschland-Takt im gegenwärtigen Koalitionsvertrag auch wahrhaftig in die Tat umzusetzen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie soll die Umsetzung des Deutschland-Takts finanziert werden, wenn der Bund beim Deutschland-Takt keine Selbstverpflichtung eingehen soll, alle im Zielfahrplan ausgewiesenen Infrastrukturen zu finanzieren (siehe S. 8 der Zwischenberichte der Arbeitsgruppen des Zukunftsbündnisses Schiene vom 9. April 2019)?

2. Wie kann unter der Annahme, dass der Bund keine Selbstverpflichtung zur Finanzierung des Deutschland-Takts eingehen wird, gewährleistet werden, dass der erarbeitete Zielfahrplan zum Deutschland-Takt mit allen darin zugrunde gelegten Infrastrukturmaßnahmen tatsächlich umgesetzt wird?
3. Von welchem Finanzierungsvolumen geht die Bundesregierung bei der Finanzierung des Koordinations- und Zusammenarbeitsprozesses im Rahmen des Deutschland-Takts aus (siehe S. 11 der Zwischenberichte der Arbeitsgruppen des Zukunftsbündnisses Schiene vom 9. April 2019)?
4. Ist vor der Aufstellung des zweiten Gutachterentwurfs zum Zielfahrplan 2030 des Deutschland-Takts eine Abstimmung mit allen Bundesländern erfolgt?

   Wenn nein, wann kann eine Abstimmung mit allen Bundesländern erwartet werden?
5. Welche Bindungswirkung haben die Abstimmungen mit den Bundesländern für den Zielfahrplan 2030, und wie sorgt die Bundesregierung dafür, dass die Interessen der Bundesländer tatsächlich umgesetzt werden?
6. Wird es noch weitere Abstimmungsrunden mit Ländern und Aufgabenträgern des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) geben?

   Wann und in welcher Weise werden diese erfolgen, und bis wann sollen diese abgeschlossen sein?
7. Inwieweit waren Fahrgast- und Verbraucherverbände am Abstimmungsprozess beteiligt?
8. Inwieweit sorgt die Bundesregierung dafür, dass die regionalen Interessen von Fahrgästen bei der Erarbeitung des Zielfahrplans zum Deutschland-Takt Berücksichtigung finden?
9. Wurden alle bereits vorliegenden Abstimmungsergebnisse mit am Abstimmungsverfahren beteiligten Akteuren im zweiten Zielfahrplanentwurf berücksichtigt (bitte alle Abstimmungsergebnisse mit Angabe, ob diese im 2. Zielfahrplanentwurf berücksichtigt worden sind, auflisten)?
10. Nach welchen Kriterien wird im Fall gegensätzlicher Interessen der an der Abstimmung des Zielfahrplans 2030 beteiligten Akteure darüber entschieden, welches Angebot im Zielfahrplanentwurf letztendlich ausgewiesen wird, und welche Rolle kommt der Bundesregierung bei dieser Entscheidungsfindung zu?
11. Welche Infrastrukturprojekte sind als Teil der ersten Umsetzungsstufe des Deutschland-Takts bis 2020/2021 bestimmt worden (siehe S. 14 f. der Zwischenberichte der Arbeitsgruppen des Zukunftsbündnisses Schiene vom 9. April 2019)?
12. Wann ist mit der Veröffentlichung des angekündigten „Masterplan Schienenverkehr“ zu rechnen (siehe S. 5 des Berichts des Vorsitzenden des Lenkungskreises über die Arbeit des Zukunftsbündnis Schiene vom 7. Mai 2019)?
13. Inwieweit ist das Einkalkulieren von „ausreichenden Wachstumsoptionen“ (siehe S. 6 der Zwischenberichte der Arbeitsgruppen des Zukunftsbündnisses Schiene vom 9. April 2019) Bestandteil der Entwurfsplanung zum Zielfahrplan des Deutschland-Takts?
14. Sieht die Bundesregierung ihren Anspruch, mit dem Deutschland-Takt „ausreichende Wachstumsoptionen“ zu ermöglichen, im Fall der Bahnknoten Frankfurt, Hamburg, Köln, Mannheim, München und Stuttgart für erfüllt (bitte erläutern)?

15. Welcher Zugewinn an Direktverbindungen im Fernverkehr lässt sich im Vergleich zum Status quo mit dem zweiten Zielfahrplanentwurf zum Deutschland-Takt erreichen (bitte alle neuen Direktverbindungen auflisten)?

16. Welche Städte, die im Zielfahrplan des ersten Gutachterentwurfs noch an den Fernverkehr angebunden waren, werden laut aktuellem Zielfahrplan nicht mehr an den Fernverkehr angebunden sein, und wie begründet die Bundesregierung diese Entscheidung?

17. Welcher maximale Kapazitätsgewinn wird dem zukünftigen Bahnknoten Stuttgart durch das European Train Control System (ETCS) und die digitale Stellwerkstechnik unterstellt?

18. Wie bewerten die Bundesregierung und die bundeseigene Deutsche Bahn AG eine wie im Fall von Stuttgart 21 vorgesehene hohe Anzahl notwendiger Doppelbelegungen (elf Doppelbelegungen in der Hauptverkehrszeit, siehe Antwort zu Frage 3 auf Bundestagsdrucksache 19/11967) unter den Gesichtspunkten

    a) des Ziels einer Verdopplung der Fahrgastzahlen,

    b) des zur Realisierung des Verdopplungsziels gebotenen Einsatzes längerer Züge, von denen zwei der Länge nach nicht hintereinander auf ein Bahnsteiggleis passen,

    c) der starken Gleisneigung im neuen Tiefbahnhof und der noch offenen Frage, ob das Eisenbahn-Bundesamt Doppelbelegungen im Fall von Stuttgart 21 zulässt, und

    d) der betrieblichen Flexibilität, die durch Doppelbelegungen stark eingeschränkt wird?

19. Wie begründet die Bundesregierung, dass im Zielfahrplan 2030 zwischen Stuttgart und Mannheim bzw. Heidelberg insgesamt 4,5 Fernzüge pro Stunde und Richtung vorgesehen sind (www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/Schiene/netzgrafik-fernverkehr-gutachten-2.pdf?__blob=publicationFile), heute in den Stoßzeiten dort aber bereits bis zu sechs Fernverkehrszüge fahren?

    Bestehen auch nach Fertigstellung von Stuttgart 21 die Trassen- und Bahnhofskapazitäten für sechs Fernzüge pro Stunde und Richtung (bitte begründen)?

20. Wie weit ist die Abgleichung des Konzepts der Initiative „Deutschland im Takt“, das die Einführung eines Halbstundentakts auf Hauptstrecken und die Einbindung nahezu aller Städte über 100 000 Einwohner in das Fernverkehrsnetz bis 2030 vorsieht (siehe S. 9 der Zwischenberichte der Arbeitsgruppen des Zukunftsbündnisses Schiene vom 9. April 2019), mit den Planungen des Deutschland-Takts?

21. Beruht das Konzept der Initiative „Deutschland im Takt“ auf den Ergebnissen der Machbarkeitsstudie zum Deutschland-Takt und weiteren Gutachtererkenntnissen, die dem BMVI zum Vorhaben Deutschland-Takt vorliegen?

22. Inwieweit werden die europäischen Verkehrsverflechtungen der grenzüberschreitenden Schienenverkehre (Fahrpläne der Nachbarstaaten) im Deutschland-Takt berücksichtigt, und inwiefern fügen sich die im Deutschland-Takt unterstellten Vertaktungen darin ein?

23. Wie weit ist die Trassenabstimmung zwischen den geplanten Nacht-Fernverkehrsverbindungen und dem Güterverkehr im Rahmen des Zielfahrplanentwurfs zum Deutschland-Takt (siehe S. 18 der Zwischenberichte der Arbeitsgruppen des Zukunftsbündnisses Schiene vom 9. April 2019), und wann wird ein Zielfahrplankonzept zum Deutschland-Takt vorgelegt, das auch das Nachtzugangebot abbildet?
24. Welche Verbindungen wird das Nachtzugangebot im Rahmen des zukünftigen Deutschland-Takts nach derzeitiger Kenntnislage der Bundesregierung voraussichtlich bedienen?
25. Welche Rolle sieht die Bundesregierung für das bundeseigene Unternehmen Deutsche Bahn AG beim Nachtzugangebot im Rahmen des Deutschland-Takts vor?

    Wird die Deutsche Bahn AG wieder in den Nachtzugverkehr einsteigen, und wie positioniert sich die Bundesregierung zu dieser Option?
26. Welche neuen, über die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2015 (www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/Schiene/deutschland-takt-machbarkeitsstudie-schienenverkehr-bericht.pdf?__blob=publicationFile) hinausgehenden Erkenntnisse hat die Bundesregierung zu der rechtlichen Zulässigkeit des Deutschland-Takts, und wann gedenkt die Bundesregierung die mit dem Deutschland-Takt zusammenhängenden Fragen des Regulierungs- und Vergaberechts zu lösen, und wie sollen diese Lösungen aussehen?
27. Wann rechnet die Bundesregierung mit der Bewertung des Planfalls Deutschland-Takt?
28. Auf welchen Zeithorizont wird der Planfall für den Deutschland-Takt ausgerichtet?
29. Welche Prämissen sollen der Berechnung des „Planfalls Deutschland-Takt“ beim Modal Split zugrunde gelegt werden – also von welchem Marktanteil der Schiene im Personenverkehr und Güterverkehr geht die Bundesregierung 2030 bzw. 2035 aus?
30. Soll die Berechnung und Bewertung des „Planfalls Deutschland-Takt“ synchronisiert mit der 2021 ohnehin fälligen Bedarfsplanüberprüfung stattfinden?

    Wenn nein, wann soll die Berechnung und Bewertung des „Planfalls Deutschland-Takt“ stattdessen erfolgen, und bis wann soll der Prozess abgeschlossen werden?
31. Wird es in Anbetracht der angedachten bevorzugten Realisierung von für den Deutschland-Takt vorgesehenen Aus- und Neubaumaßnahmen (siehe S. 8 der Zwischenberichte der Arbeitsgruppen des Zukunftsbündnisses Schiene vom 9. April 2019) eine erneute Bewertung der Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs des Bedarfsplans Schiene geben, so dass diese ggf. an die neuen Prämissen (höherer Marktanteil der Schiene) angepasst werden können?

    a) Wenn ja, wie gedenkt die Bundesregierung bei dieser Bewertung die Priorisierung vorzunehmen?

    b) Wenn nein, wie gedenkt die Bundesregierung die Priorisierung sonst umzusetzen?

    c) Erachtet die Bundesregierung das Merkmal „Deutschlandtakt-Tauglichkeit“ als Bewertungskriterien für weitere Infrastrukturmaßnahmen für sinnvoll?

32. Erachtet die Bundesregierung vor dem Hintergrund der angedachten bevorzugten Realisierung von für den Deutschland-Takt vorgesehenen Aus- und Neubaumaßnahmen eine grundsätzliche Neuaufstellung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) für notwendig?

    a) Wenn ja, wann kann eine vorgezogene Neuaufstellung des BVWP erwartet werden, bzw. wann werden die Vorbereitungen dafür beginnen?

    b) Wenn nein, wie gedenkt die Bundesregierung derzeit noch im BVWP ausgewiesene Planfälle für die Schieneninfrastruktur zu behandeln, die keinen Nutzen für den Deutschland-Takt haben?

33. Wann wird die Bundesregierung ein Konzept vorlegen, wie mit dem „Planfall Deutschland-Takt“ des Bedarfsplans Schiene in Zukunft umgegangen wird?

34. Wird die übergeordnete Stellung, die Infrastrukturmaßnahmen des Planfalls „Deutschland-Takt“ eingeräumt werden soll (siehe S. 8 der Zwischenberichte der Arbeitsgruppen des Zukunftsbündnisses Schiene vom 9. April 2019), auch dann zum Tragen kommen, wenn eine Einzelmaßnahme des Planfalls im Rahmen der Nutzen-Kosten-Analyse nicht positiv bewertet wird?

35. Gedenkt die Bundesregierung, den Planfall „Deutschland-Takt“ mit all seinen Einzelmaßnahmen als Gesamtpaket einer Nutzen-Kosten-Analyse zu unterziehen?

36. Wie weit reichen die Pläne der Bundesregierung, für zusätzlich erforderliche Infrastrukturmaßnahmen zum Deutschland-Takt „neue Formen der verkehrlichen Bewertung“ zu entwickeln (siehe S. 14 der Zwischenberichte der Arbeitsgruppen des Zukunftsbündnisses Schiene vom 9. April 2019)?

    a) Welche neuen Bewertungsformen wären aus Sicht der Bundesregierung denkbar?

    b) Wann sind konkretere Absichtserklärungen dazu zu erwarten?

37. Inwieweit ist das von der Bundesregierung im Koalitionsvertrag ausgewiesene Ziel, Fahrgastzahlen zu verdoppeln (siehe S. 77: www.bundesregierung.de/resource/blob/656734/847984/5b8bc23590d4cb2892b31c987ad672b7/2018-03-14-koalitionsvertrag-data.pdf?download=1), maßgebend bei der Definition der für den Deutschland-Takt erforderlichen infrastrukturellen Kapazitäten?

38. Hat die Bundesregierung geprüft, welche zusätzliche Eisenbahninfrastruktur zwingend erforderlich ist, um das anvisierte Verdopplungsziel bei den Fahrgastzahlen zu erreichen?

39. Um wie viel Prozent muss nach Kenntnis der Bundesregierung die Anzahl der gefahrenen Züge im Durchschnitt erhöht werden (alternativ bitte die Spannbreite von – bis angeben), um das Ziel der Bundesregierung, die Fahrgastzahlen zu verdoppeln, erfüllen zu können?

40. Von welchem Ressourcenbedarf (z. B. erforderliches Personal, zusätzliche Fahrzeuge) geht die Bundesregierung derzeit aus, um das Verdopplungsziel bei den Fahrgastzahlen erfüllen zu können?

41. Wie gedenkt die Bundesregierung die für das Verdopplungsziel notwendigen Ressourcen zu gewährleisten, und soll die Bereitstellung dieser Ressourcen Aufgabe der Verkehrsunternehmen sein oder gedenkt die Bundesregierung, gesonderte Finanzierungshilfen dafür einzusetzen?

Berlin, den 2. August 2019

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333